

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

18 czerwca | Nr. 10. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

89.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 czerwca 1931 r. Nr. I/2/4918/31, o zmianie Ragulaminu D. O. K. P.

W § 7.XII. (str. 27) Regulaminu D. O. K. P. w ust. pt. „1. Ogólno-gospodarczy", w wierszach 7—11, wykreśla się słowa „likwidacja poborów personalnych—kontrola wpływów i wydatków—czuwanie nad operacjami kas stacyjnych — prowadzenie księgowości Wydziału".

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1931 roku.

90.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1931 r. Nr. I/2/4329/31, o zmianie Regulaminu Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P.

W Regulaminie Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P., stanowiącym załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 11 listopada 1929 r. Nr. II/1933/29 (Dz. U. M. K. Nr. 10, poz. 116), przeprowadza następujące zmiany:

1) w § 8 w wierszach 16 — 18 wykreśla się słowa: „sporządza sprawozdania budżetowe perjodyczne i roczne i przedkłada je Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku", w miejsce zaś ich wstawia się wyrazy: „uzupełnia sprawozdania budżetowe perjodyczne i roczne, sporządzane przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku i przedstawia je Ministerstwu Komunikacji";

2) w § 21, na końcu ust. 1, dodaje się słowa: „za pośrednictwem Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P.".

91.

Nr. I/2/4662/31 z dnia 21 maja 1931 r. Przedruk Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o Głównej Inspekcji Komunikacji. (Dz. U. R. P. Nr. 97 z 1926 r. poz. 569).

Wobec spotykanej często wśród personelu P. K. P. nieznajomości przepisów dotyczących zakre-

su działania Głównej Inspekcji Komunikacji, zamieszcza się poniżej przedruk rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o Głównej Inspekcji Komunikacji.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 24 września 1926 r.

o Głównej Inspekcji Komunikacji.

Na mocy art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

Art. 1. Główna Inspekcja Komunikacji jest urzędem państwowym, podległym bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, działającym samoistnie.

Art. 2. Zadaniem Głównej Inspekcji Komunikacji jest:

a) odnośnie do urzędów i przedsiębiorstw państwowych, podległych Ministrowi Komunikacji, kontrola nad całokształtem ich gospodarki i nad prawidłowem stosowaniem przez nie obowiązujących ustaw, rozporządzeń i instrukcyj służbowych we wszystkich działach służby;

b) odnośnie do prywatnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, w szczególnych wypadkach kontrola w zakresie uprawnień, przysługujących Ministrowi Komunikacji z tytułu wykonywania przezeń zwierzchniego nadzoru państwowego.

Art. 3. Główna Inspekcja Komunikacji spełnia swe zadania przez:

1) przeprowadzanie kontroli, badań i dochodzeń, zleconych przez Ministra Komunikacji,

2) kontrolę doraźną. wykonywaną według swego uznania,

3) przeprowadzanie dochodzeń w razie dostrzeżenia nieprawidłowości lub nadużyć, a to celem ustalenia ich źródeł i zapobiegania im na przyszłość.

Art. 4. Na czele Głównej Inspekcji Komunikacji stoi Główny Inspektor. Jest on odpowiedzialny za prawidłowy bieg spraw, powierzonych Głównej Inspekcji Komunikacji. Na jego wniosek mianuje Minister Komunikacji urzędników Głównej Inspekcji Komunikacji.

Art. 5. Główny Inspektor, urzędnicy i funkcjonarjusze niżsi Głównej Inspekcji Komunikacji są funkcjonarjuszami państwowymi, których stosunki służbowe normuje ustawa z dnia 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164).

Art. 6. Urzędnicy Głównej Inspekcji Komunikacji dzielą się na urzędników inspekcyjnych i urzędników biurowych.

Art. 7. Wydatki związane z istnieniem i działalnością Głównej Inspekcji Komunikacji, stanowią osobny dział w budżecie administracyjnym Ministerstwa Komunikacji.

Art. 8. Urzędnicy Inspekcyjni Głównej Inspekcji Komunikacji wykonywują służbę według wskazań Głównego Inspektora, inspekcję przeprowadzają jednak samodzielnie według swej najlepszej wiedzy i sumienia, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości lub nadużyć wdrażają dochodzenia, których nie wolno przerwać lub wstrzymać przed ich zupełnem ukończeniem.

Art. 9. Główna Inspekcja Komunikacji, a w wypadkach niecierpiących zwłoki urzędnik inspekcyjny Głównej Inspekcji Komunikacji ma prawo zwracać się bezpośrednio do wszelkich władz i urzędów państwowych o pomoc w zakresie ich kompetencji i to tak centralnych, jak i pierwszej i drugiej instancji.

Art. 10. Prowadzący dochodzenie urzędnik inspekcyjny Głównej Inspekcji Komunikacji uprawniony jest wzywać świadków, a w razie potrzeby znawców i przesłuchiwać ich protokólarnie. O ile osoby, nie będące pracownikami państwowymi, nie czynią zadość wezwaniu prowadzącego dochodzenie lub uchylają się od wezwań bez podania ustawowego powodu, może on zażądać współdziałania władz administracyjnych względnie policyjnych, które obowiązane są w ramach istniejących przepisów o postępowaniu administracyjnem, wzywać osoby powyższe do stawienia się.

Art. 11. W stosunku do pracowników władz, urzędów i przedsiębiorstw podległych Ministrowi Komunikacji przysługuje urzędnikom Głównej Inspekcji Komunikacji prawo żądania wszelkich wyjaśnień służbowych, badania ksiąg, rachunków, aktów, dokumentów i zapisków służbowych, a osoby te, władze, urzędy i przedsiębiorstwa obowiązane są żądania powyższe spełnić bezzwłocznie i bez jakichkolwiek utrudnień lub ograniczeń.

Art. 12. O ile to uzasadniają wyniki inspekcji lub dochodzenia, może urzędnik inspekcyjny Głównej Inspekcji Komunikacji, pod warunkiem nienarażania normalnego biegu czynności służbowych, wydać polecenie tymczasowego zawieszenia w służbie pracownika władz, urzędów i przedsiębiorstw, podległych Ministrowi Komunikacji. Władza przełożona pracownika jest obowiązana polecenie to wykonać.

Postanowienia ustępu pierwszego niniejszego artykułu nie mają zastosowania do urzędników Ministerstwa Komunikacji, których zawiesić w służbie może tylko Minister Komunikacji na wniosek Głównego Inspektora.

Art. 13. Również obowiązana jest władza przełożona wykonać polecenie urzędnika inspekcyj-

nego Głównej Inspekcji Komunikacji, skierowania sprawy na drogę karno-sądową, co nastąpić może w wypadku stwierdzenia czynów lub zaniedbań naruszających przepisy prawa karnego.

Art. 14. Główna Inspekcja Komunikacji ma prawo wydawać polecenia wdrażania postępowania dyscyplinarnego przeciwko urzędnikom, funkcjonarjuszom niższym oraz pracownikom władz, urzędów i przedsiębiorstw, podległych Ministrowi Komunikacji.

Art. 15. Zasadą urzędowania Głównej Inspekcji Komunikacji ma być natychmiastowa, bezpośrednia interwencja i możliwie najszybsze załatwianie spraw.

Art. 16. Przy wykonywaniu czynności służbowych przysługuje urzędnikom inspekcyjnym Głównej Inspekcji Komunikacji prawo bezpłatnego korzystania ze środków lokomocji kontrolowanych urzędów i przedsiębiorstw komunikacyjnych tak państwowych jak i prywatnych.

Art. 17. Główny Inspektor składa ze swoich spostrzeżeń sprawozdanie Ministrowi Komunikacji, przedstawiając odpowiednie wnioski.

Art. 18. Ministerstwo Komunikacji, władze, państwowe przedsiębiorstwa komunikacyjne, podległe Ministrowi Komunikacji i przedsiębiorstwa prywatne, pozostające pod zwierzchnim nadzorem Ministra Komunikacji, obowiązane są bezzwłocznie przesyłać w odpisach Głównej Inspekcji Komunikacji wszelkie zasadnicze zarządzenia charakteru ogólnego, mające wpływ na gospodarkę tego resortu, jako też wszelkie wydane przez siebie instrukcje i przepisy służbowe.

Art. 19. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Komunikacji.

Art. 20. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie traci moc obowiązującą ustawa z dnia 14 grudnia 1925 r. o Głównej Inspekcji Kolejowej (Dz. U. R. P. Nr. 129, poz. 915), oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia.

Prezydent Rzeczypospolitej:
I. Mościcki.

Prezes Rady Ministrów:
K. Bartel.

Minister Spraw Wewnętrznych:
Młodzianowski.

Minister Spraw Zagranicznych:
August Zaleski.

Minister Spraw Wojskowych:
J. Piłsudski.

Minister Skarbu:
C. Klarner.

Minister Sprawiedliwości:
W. Makowski.

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego:
A. Sujkowski.

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych:
Dr. A. Raczyński.

Minister Przemysłu i Handlu:
E. Kwiatkowski.

Minister Komunikacji:
Romocki.

Minister Robót Publicznych:
W. Broniewski.

Minister Pracy i Opieki Społecznej:
Dr. Jurkiewicz.

Minister Reform Rolnych:
Witold Staniewicz.

92.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 maja 1931 r. Nr. IV/1/8930/30 o zmianie granic Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i w Radomiu.

Na podstawie ust. 3 art. 17 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" zmienionego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. (jednolity tekst w Dz. U. R. P. Nr. 89 z 1930 r., poz. 705) postanawiam co następuje:

Z dniem 1 czerwca r. b. odcinek Wykno — Koluszki przechodzi do Okręgu Dyrekcyj K. P. w Warszawie.

Granica między Okręgami Dyrekcyj K. P. w Warszawie i w Radomiu ustala się przy wjazdowych semaforach st. Wykno ze strony st. Słotwiny i Regny.

93.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 maja 1931 r. Nr. IV/1/2657/31 o zmianie granic Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i w Radomiu.

Na podstawie ust. 3 art. 17 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Ko-

leje Państwowe" zmienionego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. (jednolity tekst w Dz. U. R. P. Nr. 89 z 1930 r. poz. 705) postanawiam co następuje:

1) Z powołaniem się na postanowienia ust. 2 rozporządzenia z dnia 13 marca 1930 r. za Nr. IV/1/2115/30 o powiększeniu ilości oddziałów ruchu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie (Dz. U. M. K. Nr. 8 — 1930, poz. 69) zarządzam włączenie z dniem 1 czerwca 1931 r. stacji Strzemieszyce Radomskie do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

2) Do czasu zakończenia przekształcenia parowozowni głównej w Strzemieszycach na parowozownię zwrotną, parowozownia ta, skład opału, magazyn zasobów i mieszkanie przeznaczone dla tych urzędów pozostają pod zarządem Dyrekcji Okręgowej K. P. w Radomiu, konserwację wszystkich budynków i urządzeń stacyjnych przeprowadza Dyrekcja Warszawska.

3) Granice pomiędzy Okręgami Dyrekcji K. P. w Warszawie i w Radomiu ustalam na klm. 289 linji Dęblin — Strzemieszyce.

SPRAWY HANDLOWE.

94.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 maja 1931 r. Nr. III/4/Na/5571/31 o wydaniu „Przepisów Służbowych o ładowaniu, przewozie i wyładowaniu przesyłek drobnych".

Z dniem 1 lipca 1931 r. wchodzą w życie w osobnem wydaniu jako instrukcja, oznaczona Nr. H. 3, „Przepisy Służbowe o ładowaniu, przewozie i wyładowaniu przesyłek drobnych".

Jednocześnie z wejściem w życie powyższych przepisów tracą moc obowiązującą „Przepisy o przewozie przesyłek drobnych (Pr. Dr.), wydane przez Ministerstwo Kolei w r. 1925.

SPRAWY RUCHOWE.

95.

Nr. IV/4/4083/31 z dnia 28 maja 1931 r. w sprawie przydziału wagonów pod przewozy wapna.

Z uwagi na konieczność usprawnienia zaopatrywania stacji w wagony pod przewozy wapna palonego i wapna, Ministerstwo Komunikacji — wzamian dotychczasowego każdorazowego zapotrzebowania przez stacje i dysponowania wagonów próżnych — zarządza nieniejszem stały przydział wagonów na potrzeby stacji nadawczych w Dyrekcjach O. K. P. w Poznaniu, Radomiu, Krakowie, Warszawie, Lwowie i Stanisławowie w ilościach i serjach, wyszczególnionych w załączonym wykazie.

Stacje, nadające znaczniejsze ilości wapna, będą jednocześnie stacjami macierzystemi wagonów, dla stacji zaś, wysyłających pomniejsze ładunki wapna, przydziela się również pewne stałe ilości wagonów pobliskim stacjom rozrządowym, które to stacje wyznaczają się jako stacje macierzyste wagonów dla dysponowania tychże na każdorazowe zapotrzebowanie pomniejszych stacji naładunku wapna.

Omawiane wagony po rozładunku na stacjach odbiorczych podlegają terminowemu zwrotowi do stacji macierzystych.

Na drzwiach z obu stron wagonów winien być umieszczony następujący napis:

Do przewozu wapna.
Zwrot terminowy
do st. mac. . . . .

W związku z powyższem Dyrekcje O. K. P. wydadzą odnośne zarządzenia, mające na celu:

1) skierowanie wszystkich wagonów serji Sdw i Smw do Poznania,
2) zaopatrzenie stacji w wyznaczoną według wykazu ilość i serję wagonów i
3) umieszczenie na wagonach wyżej wspomnianych napisów.

Wagony serji Kd i Km należy przeznaczyć wyłącznie typu austrjackiego jaknajstarszej budowy.

Po uskutecznieniu tego Dyrekcje O. K. P. nadeślą do Ministerstwa Komunikacji szczegółowe wykazy z numerami i serjami wagonów przydzielonych do każdej stacji macierzystej — względnie stacji naładunku wapna. Wszelkie zaszłe w następstwie zmiany w numerach wagonów — z powodu wycofania z obiegu wagonów uszkodzonych — winny być również komunikowane Ministerstwu.

Zmiany ilości i serji wagonów, przydzielonych poszczególnym stacjom, mogą być nadal dokonywane jedynie za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

Przytem z uwagi, że najintensywniejszy przewóz wapna odbywa się w okresie czasu od kwietnia do września, Ministerstwo Komunikacji zaleca, aby rewizje okresowe — lub naprawy główne — omawianych wagonów przeprowadzane były wyłącznie w ciągu pozostałych miesięcy.

Pod względem naprawy omawianych wagonów należy stosować zarządzenie M. K. Nr. VI/2/2582/31 z dnia 19. III. 1931 r.

Do pisma M. K. Nr. IV/4/4083/31.

WYKAZ WAGONÓW
przydzielonych stacjom pod przewozy wapna.

Stacja macierzysta	Stacja naładunku wapna	Serja Sdw	Serja Smw	Serja Kd	Serja Km	Razem
Dyrekcja O. K. P. Poznań						
Piechcin	Piechcin	74	13	27	20	134
Wapienno	Wapienno	58	11	22	14	105
	Razem . .	132	24	49	34	239
Dyrekcja O. K. P. Radom.						
Kielce	Kielce			226	12	238
Kielce	Sitkówka			18	1	19
Potok Złoty	Potok Złoty			13	1	14
Potok Złoty	Olsztyn			8	1	9
Chęciny	Chęciny			99	5	104
Piekoszów	Piekoszów			46	3	49
Opoczno	Opoczno			26	2	28
	Razem . .			436	25	461
Dyrekcja O. K. P. Kraków.						
Kraków Płaszów	Kraków Płaszów				25	25
Trzebinia Główna	Trzebinia Lokalna				16	16
Bolęcin	Chrzanów				14	14
Kraków	Zabierzów				6	6
Kraków Bonarka	Kraków Bonarka				6	6
Nowy Targ	Nowy Targ				5	5
Krzeszowice	Krzeszowice				3	3
Goleszów	Goleszów				2	2
Czudec	Czudec				1	1
	Razem . .				78	78
Dyrekcja O. K. P. Warszawa.						
Ząbkowice	Ząbkowice				38	38
Częstochowa	Częstochowa				35	35
Rudniki	Rudniki				15	15
	Razem . .				88	88
Dyrekcja O. K. P. Lwów.						
Lwów	Szczerzec			28		28
Lwów	Glinna Nawarja			23		23
Lwów	Mikołajów Drohowyże			5		5
Lwów	Mszana			2		2
	Razem . .			58		58
Dyrekcja O. K. P. Stanisławów.						
Chryplin	Oleszów				4	4
Chryplin	Niżniów				3	3
Korościatyn	Korościatyn				6	6
Podwysokie	Podwysokie				3	3
	Razem . .				16	16

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I ZABEZPIECZEŃ RUCHU POCIĄGÓW.

96.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 maja 1931 r. Nr. V/2995/31 w sprawie „Przepisów wykonywania robót inwestycyjnych".

Niniejszem zatwierdzam poniżej zamieszczone „Przepisy wykonywania robót inwestycyjnych". — Przepisy te wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

PRZEPISY WYKONYWANIA ROBÓT INWESTYCYJNYCH (NAKŁADOWYCH).

§ 1.

Układanie rocznych preliminarzy robót inwestycyjnych (nakładowych).

(1) Za podstawę rocznego preliminarza robót inwestycyjnych (nakładowych) powinien służyć plan ogólny ulepszenia i usprawnienia eksploatacji kolei, który każda Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (zwana w dalszym ciągu niniejszych Przepisów „Dyrekcją"), powinna posiadać dla swego okręgu, oraz materjały, zebrane w roku ostatnim co do potrzeb, zaznaczonych przez miejscowe urzędy kolejowe jako najpilniejsze. Materjały te powinny być uprzednio dokładnie zbadane, aby przy układaniu preliminarza były uwzględnione roboty istotnie niezbędne, w rozmiarach, podyktowanych rzeczywistą koniecznością. Te okoliczności powinny być w preliminarzu należycie uzasadnione.

(2) Przytem należy podać:

Co do rozwoju lub przebudowy budowli istniejących:

a) stan obecny budowli;
b) niedogodności wynikające z obecnego stanu budowli i środki proponowane w celu jej ulepszenia;
c) korzyści, jakie oczekuje się osiągnąć z wykonania roboty.

Co do wykonania nowych budowli:

a) jakiemi okolicznościami uzasadnia się potrzeba budowli;
b) jakie korzyści przewiduje się osiągnąć kosztem zamierzonego nakładu.

(3) Przy układaniu preliminarza należy przestrzegać:

1) aby koszt wszystkich zamierzonych robót nie przewyższał ogólnej sumy wskazanej przez M. K. każdej Dyrekcji,
2) aby sumy, wniesione do preliminarza na każdą pozycję z osobna były rzeczowe, oparte na ścisłem określeniu ilości robót i dostaw, podlegających wykonaniu w danym roku, oraz na cenach jednostkowych dokładnie obliczonych.

(4) Preliminarz robót inwestycyjnych (nakładowych) sporządza Wydział Drogowy na podstawie własnych danych i danych otrzymanych od innych Wydziałów.

Forma zewnętrzna preliminarza powinna odpowiadać przepisom i wskazówkom M. K.

Szczególną uwagę należy zwrócić na to, by przy robotach długotrwałych, prócz kwoty preliminowanej na dany okres budżetowy, był wskazany koszt całkowity danej roboty, oraz wydatki już dokonane w latach ubiegłych.

§ 2.

Opracowanie projektów i kosztorysów.

(1) Roczne prelinarze robót inwestycyjnych (nakładowych) powinny być układane na podstawie opracowanych projektów i kosztorysów. Jeżeli jednak na czas ułożenia preliminarza inwestycyjnego (nakładowego) Dyrekcje nie posiadają jeszcze projektów, to preliminarze mogą być ułożone na podstawie szkiców oraz obliczeń przybliżonych i w tym przypadku brakujące projekty i kosztorysy powinny być opracowane niezwłocznie po ułożeniu preliminarzy i całkowicie wykończone przed rozpoczęciem sezonu budowlanego.

(2) Projekty powinny być opracowane:

1) dokładnie, t. j. na podstawie ścisłych danych i pomiarów wykonanych na miejscu jako to: planów, profilów, badań gruntu i t. p. tak, aby przy ich wykonaniu nie zachodziła potrzeba większych, zwłaszcza zaś zasadniczych zmian w projektach zatwierdzonych;
2) szczegółowo, t. j. w projekcie powinny być uwzględnione nie tylko wszystkie roboty zasadnicze, lecz również dodatkowe, niezbędne do zupełnego ukończenia budowli i oddania jej do użytku;
3) racjonalnie, t. j. tak, aby projektowane budowle i urządzenia najlepiej odpowiadały zamierzonemu celowi i najmniejszym kosztem ich użytkowania;
4) oszczędnie, t. j. przy takiem rozwiązaniu, które przy najmniejszych kosztach budowy zapewnia trwałość budowli, a temsamem minimum wydatków na późniejsze utrzymanie. Projekty powinny być opracowane w dostosowaniu do potrzeb obecnych z uwzględnieniem możności późniejszego rozszerzenia budowli i rozwoju urządzeń.

Przewidywany dalszy rozwój budowli powinien być w projektach uwidoczniony. Wskazówki szczegółowe co do sposobu opracowania projektów, podane w odnośnych przepisach, powinny być ściśle przestrzegane.

(3) Przy układaniu kosztorysów należy przestrzegać co następuje:

1) cyfry, wskazujące ilość zamierzonych robót, powinny być poparte bądź dołączonemi obliczeniami (wykazami ilości robót

ziemnych, wykazami długości torów rozbieranych lub układanych i t. p.) bądź też wzorami matematycznemi, w tekście, z których wynika podana ilość robót;

2) pozycji ryczałtowych należy unikać; mogą być one dopuszczone tylko w odniesieniu do pomniejszych kwot w przypadkach, gdy ilość robót nie może być zawczasu ściśle określona;

3) kosztorys powinien być zupełny, to jest powinien obejmować nie tylko koszt samej budowli w jej stanie ostatecznym, lecz też koszt budowli pomocniczych, jakie dla osiągnięcia zamierzonego celu są niezbędne w okresach przejściowych, np. kosztorys na większy rozwój stacji powinien obejmować koszt robót w etapach pośrednich układu torów, kosztorys na przebudowę mostu powinien obejmować koszt objazdu, splotu torów,posterunków czasowych dla zabezpieczenia ruchu i t. p.;

4) ceny jednostkowe poszczególnych robót i dostaw powinny być rzeczowe, odpowiadające współczesnym cenom miejscowym, co da się osiągnąć bądź przez określenie cen średnich na podstawie cen rzeczywistych robót wykonanych w danej miejscowości, bądź na podstawie cen jednostkowych deklarantów rocznych, oraz na podstawie ostatnich przetargów i t. p.

(4) Ceny jednostkowe robót w poszczególnych pozycjach kosztorysu powinny obejmować koszt rzeczywisty wykonania roboty.

Jeżeli zaś roboty, przewidziane w pewnych pozycjach kosztorysu, mają być oddane przedsiębiorcy, to należy w końcu kosztorysu wstawić pozycję obejmującą wydatki ogólne i zysk przedsiębiorcy. Te wydatki ogólne i zysk przedsiębiorcy powinny być określone przez Dyrekcje w rozmiarze pewnego procentu od sumy kosztu robót, zamierzonych do oddania przedsiębiorstwu, odpowiadającym warunkom miejscowym.

(5) Określenie ilości materjałów i robocizny powinno być dokonane na podstawie „Podręcznika do obliczenia kosztów robót budowlanych" rozesłanego Dyrekcjom, z poprawkami zawartych w nim danych odpowiednio do warunków miejscowych.

(6) Oddzielne pozycje kosztorysu zwłaszcza w tych przypadkach, w których zamierzone jest oddanie wykonania robót przedsiębiorstwu, powinny być zredagowane jasno i powinny dokładnie ujmować rodzaj robót, materjał, warunki wykonania i t. p., tak, aby przy obrachunku na podstawie kosztorysu nie nastręczały się wątpliwości lub rozbieżne tłumaczenia.

(7) Przed przystąpieniem do robót projekty i kosztorysy powinny być zatwierdzone według kompetencji, bądź przez Ministerstwo, bądź przez Dyrekcję.

Zabrania się wykonywania robót bez zatwierdzonych projektów i kosztorysów oraz wprowadzania późniejszych zmian w istotnych częściach projektów i kosztorysów, bez zezwolenia władzy zatwierdzającej.

§ 3.

Zatwierdzanie programów robót i przydział kredytów.

(1) Roczne preliminarze robót inwestycyjnych (nakładowych) zatwierdza po ich rozpatrzeniu Ministerstwo Komunikacji, które według swoich zamierzeń, preliminarzy i kosztorysów przedstawionych przez Dyrekcje, określa kredyt roczny na każdą robotę z osobna.

(2) Każda robota przeznaczona do wykonania otrzymuje swój numer porządkowy (numer zlecenia), który zachowuje aż do całkowitego jej ukończenia, chociażby wykonanie jej miało trwać parę okresów budżetowych. Preliminarze inwestycyjne (nakładowe) zatwierdzone i opatrzone NN-ami robót po zakomunikowaniu ich Dyrekcjom, składają się na roczny program robót inwestycyjnych (nakładowych), wykazane zaś w nich kwoty pieniężne — określają roczne kredyty na roboty inwestycyjne (nakładowe) przyznane Dyrekcjom. Na podstawie programów rocznych Dyrekcje powinny wykonać wszystkie czynności wstępne, niezbędne do szybkiego i sprawnego wykonania zamierzonych robót.

Jednakże Dyrekcje mogą przystępować do wykonania oddzielnych zleceń według rocznego programu robót inwestycyjnych (nakładowych) oraz zawierać odnośne umowy dopiero po przyznaniu im kredytów okresowych (miesięcznych lub kwartalnych) zależnie od osobnego zarządzenia M. K.

§ 4.

Sposoby wykonywania robót inwestycyjnych (nakładowych). Przetargi i umowy.

(1) Wykonanie robót inwestycyjnych (nakładowych) może być:

a) gospodarcze, czyli takie, przy którem wszystkie czynności, związane z wykonaniem robót, jako to dostarczenie materjałów i siły roboczej, wykonywują według swej kompetencji odpowiednie urzędy kolejowe;

b) przez przedsiębiorcę, to znaczy takie, przy którem czynności, związane z wykonaniem robót są poruczone firmie prywatnej, urzędy zaś kolejowe mają tylko dozór nad wykonaniem robót.

(2) Oddawanie robót do wykonania przedsiębiorcom powinno się odbywać ze ścisłem przestrzeganiem „Tymczasowych przepisów o oddawaniu robót i dostaw na P. K. P." z dnia 3 lutego 1927 r. (Dz. U. M. K. Nr. 2 z 1927 r.) z zachowaniem porządku podanego niżej.

(3) Przed ogłoszeniem przetargu na oddanie robót przedsiębiorcy Dyrekcja powinna przygotować:

a) wezwanie do przetargu, zawierające osobne warunki i dane, dotyczące danego przetargu (przedmiot przetargu, miejsce robót, termin i porządek składania ofert);

b) projekt umowy (według wzoru), zawierający wszystkie warunki specjalne, dotyczące danej umowy (miejsce robót, przedmiot budowy, ilości robót, terminy wykonania, rygory, wysokość kaucji i t. d.);
c) warunki ogólne wykonywania robót budowlanych na P. K. P., i wykaz szczegółowy robót i cen jednostkowych, stanowiące nierozłączną całość z umową; w wykazie robót i cen jednostkowych Dyrekcja wskazuje tylko ilość robót w każdej pozycji, przeznaczonych do oddania z przetargu (odpowiednio do pozycji kosztorysu), pozostawiając niezapełnioną rubrykę cen jednostkowych, którą powinien wypełnić przedsiębiorca;
d) projekty, opisy techniczne i, w miarę potrzeby, warunki szczegółowe, dotyczące sposobu wykonania oddzielnych robót;
e) listę firm, które zamierza się wezwać w razie przetargu ograniczonego.

(4) Przy wysyłaniu lub wydawaniu firmom załączników do wezwania do przetargu Dyrekcje **nie podpisują** żadnych załączników, lecz wyłącznie i jedynie same wezwania do przetargu. Natomiast firmy, składając oferty **powinny podpisać wszystkie załączniki** do ofert, otrzymane z Dyrekcji.

(5) Do przetargów ograniczonych na roboty budowlane mogą być wzywane tylko firmy, wskazane w zatwierdzonych wykazach firm, według zarządzeń Ministerstwa Komunikacji.

(6) Jeżeli koszt robót, które mają być oddane z przetargu, mieści się w granicach kompetencji, przyznanej Dyrekcji do zawierania umów, to Dyrekcja ogłasza przetarg samodzielnie.

(7) Jeżeli zaś koszt robót, które mają być oddane z przetargu, przekracza kompetencję Dyrekcji, to **przed** ogłoszeniem przetargu Dyrekcja powinna przedstawić do zatwierdzenia Ministerstwa wniosek o oddaniu robót z przetargu, uzasadniając proponowaną formę przetargu, to jest przetarg ograniczony lub nieograniczony. Do tego wniosku Dyrekcja powinna dołączyć: projekt wezwania do przetargu projekt umowy z załącznikami, wykaz robót, które mają być oddane z przetargu, kosztorys na te roboty (wyciąg z ogólnego kosztorysu na roboty wykonywane), oraz listę firm, które Dyrekcja zamierza wezwać do przetargu ograniczonego, lub które zamierza zaprosić osobno do wzięcia udziału w przetargu nieograniczonym.

(8) Wyniki przetargów, przekraczających co do kosztu roboty kompetencję Dyrekcji do zawierania umów, oraz przetargów ogłoszonych na podstawie wezwań do przetargu zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji powinny być przedstawiane M. K. z **wnioskiem co do dalszego załatwienia.**

§ 5.

Prowadzenie robót inwestycyjnych (nakładowych).

(1) Roboty inwestycyjne (nakładowe) prowadzą Naczelnicy Oddziałów, z wyjątkiem przypadków, gdy Ministerstwo Komunikacji zezwoli na wyodrębnienie pewnych znaczniejszych robót z pod zakresu działania Oddziałów i poruczy prowadzenia ich specjalnym Kierownikom na warunkach, jakie każdorazowo będą określone. Naczelnicy Oddziałów są odpowiedzialni za dokładne wykonanie robót, zgodnie z projektami, warunkami technicznemi i zasadami wiedzy technicznej, umowami, przepisami i wskazówkami Dyrekcji oraz za dokładność obrachunków za roboty i wszelkich dokumentów płatniczych.

(2) Naczelnicy Oddziałów, jako prowadzący roboty, powinni wykonywać je planowo, sprawnie i terminowo.

(3) Przy wykonywaniu robót przez przedsiębiorcę Naczelnicy Oddziałów są obowiązani:
a) wyznaczyć osobiście lub przez odpowiednich kompetentnych pracowników osie budowli i punkty stałe niwelacyjne (repery);
b) przestrzegać, aby przedsiębiorca wykonywał roboty zgodnie z projektem, kosztorysem, warunkami technicznemi, ogólnemi i specjalnemi oraz z ogólnemi zasadami wiedzy technicznej;
c) udzielać przedsiębiorcy świadczeń ze strony kolei, przewidzianych w umowie;
d) sporządzać wszelkie akta, obliczenia, rachunki i t. p. wymagane według przepisów lub według umowy dla rozrachunku z przedsiębiorcą.

(4) Materjały, dostarczone przez przedsiębiorcę, powinny być przed użyciem do roboty obejrzane i przyjęte przez Naczelnika Oddziału, jego Zastępcę lub kontrolera Drogowego ze spisaniem aktu stwierdzającego, jakość materjału, zgodnie z obowiązującemi na P. K. P. warunkami technicznemi na dostawę materjałów, oraz ilość, jeżeli umowa tego wymaga.

(5) Doły podfundamentowe budowli powinny być przed założeniem fundamentów obejrzane przez Naczelnika Oddziału lub jego Zastępcę i przedstawiciela Wydziału Drogowego ze spisaniem aktu. Nie przybycie przedstawiciela Wydziału Drogowego nie wstrzymuje oględzin.

Powyższe nie dotyczy zakładania płytkich fundamentów (podmurówek) pod drobne budowle, budki i t. p.

(6) Każda robota wykonywana przez przedsiębiorcę powinna być oddana pod bezpośredni nadzór odpowiednio kompetentnemu pracownikowi (Kontrolerowi Drogowemu, Zawiadowcy Odcinka Drogowego, Zawiadowcy Budynków lub t. p.).

Obowiązkiem bezpośrednio nadzorującego nad budową jest:
1) bywać conajmniej raz na dzień na budowie;
2) pilnować wykonywania robót, zgodnie z projektem, kosztorysem, umową, warunkami technicznemi i ogólnemi zasadami wiedzy technicznej;
3) dawać wskazówki, a w razie zauważenia uchybień, stawiać odpowiednie żądania, meldując o tem bezzwłocznie Naczelnikowi Oddziału.

(7) Niezależnie od tego nadzoru powinien być wyznaczony w miarę potrzeby i uznania Dyrekcji stały nieodstępny dozór nad budową lub nad pewnemi jej momentami (np. przygotowaniem betonu lub t. p.) w osobie odpowiednio dobranego pracownika.

Zadaniem stałego dozoru jest dopilnowanie, aby dana robota była wykonywana ściśle według wskazówek, jakie temu dozorowi będą udzielone.

(8) Na każdej robocie, wykonywanej przez przedsiębiorcę, winien być prowadzony dziennik robót, w którym nadzorujący robotę z ramienia Oddziału powinien codziennie odnotowywać ważniejsze okoliczności, dotyczące roboty: pogodę, temperaturę, stan wód (na rzekach), przekazanie przedsiębiorcy terenu do robót, rozpoczęcie lub ukończenie oddzielnych części robót, doręczenie przedsiębiorcy rysunków lub materjałów, jakie kolej winna dostarczyć, rodzaj robót, jakie w danym dniu były wykonywane i ilość zatrudnionych pracowników, wskazówki udzielone przedsiębiorcy co do prowadzenia robót i t. p. Zapisy w dzienniku powinny być podpisane przez nadzorującego i przedsiębiorcę; w razie odmowy podpisania adnotacji przez przedsiębiorcę, okoliczność ta powinna być zaznaczona w dzienniku przez nadzorującego. Naczelnik Oddziału i przedstawiciele Wydziału Drogowego, kontrolujący roboty, powinni wpisywać do dziennika swoje uwagi, w braku zaś uwag zaznaczyć podpisem o dokonanej inspekcji robót. Dziennik powinien być prowadzony atramentem w postaci książki z ponumerowanemi stronami. Wycieranie zapisów jest wzbronione, w razie pomyłki należy zapis omyłkowy przekreślić i zrobić zapis właściwy. Po ukończeniu roboty dziennik robót dołącza się do akt sprawy.

§ 6.

Rachunkowość, sprawozdania i przyjęcia robót.

(1) Wszelkie obrachunki za roboty inwestycyjne (nakładowe), wykonywane czy to gospodarczo, czy przez przedsiębiorcę powinny być załatwiane według przepisów o rachunkowości, przyczem pozycje wydatków powinny być opatrywane nietylko numerami paragrafu i pozycji budżetu, lecz także numerem roboty (zlecenia), jakim robota została oznaczona przez Ministerstwo.

(2) Po ukończeniu roboty, wykonywanej przez przedsiębiorcę powinien nastąpić ich odbiór. Odbiorcą robót jest Naczelnik Oddziału lub jego Zastępca, jeżeli Dyrekcja nie wyznaczy w tym celu osobnej Komisji. O dniu zamierzonego odbioru robót od przedsiębiorcy powinien być powiadomiony Wydział Drogowy. Nieprzybycie przedstawiciela Wydziału nie wstrzymuje odbioru.

(3) Po ukończeniu robót powinien być sporządzony rysunek wykonawczy, którym może być rysunek zatwierdzonego projektu ze wskazaniem na nim czerwonym kolorem odchyleń.

(4) Możliwie niezwłocznie po ukończeniu robót wykonywanych gospodarczo, lub po dokonaniu odbioru robót od przedsiębiorcy, Naczelnik Oddziału powinien przekazać wykonaną budowlę urzędowi, który z niej ma korzystać, o czem powinien być sporządzony akt urzędowy.

(5) Po ukończeniu robót oraz po ich odbiorze i zakończeniu obrachunków za nie, należy sporządzić sprawozdanie z robót. Sprawozdanie powinno zawierać: Nr. zlecenia, krótki opis budowli, wysokość kredytów, preliminowanych w poszczególnych latach, koszt budowli według kosztorysu i koszt rzeczywisty, uzasadnienie możliwego przekroczenia kosztorysu i t. p. Sprawozdanie sporządza Dyrekcja i przedstawia do Ministerstwa jako usprawiedliwienie rozchodowanego kredytu.

Na podstawie sprawozdania wykonane nowe budowle i urządzenia zostają wciągnięte do ksiąg inwentarzowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56190. 18.VI.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1931 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4. — kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

12 października | Nr. 10. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w lipcu 1931 roku

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w lipcu r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 13.633.601 osób i w porównaniu z czerwcem r. b. (30 dni — 13.199.724 osoby) zwiększył się o 3,3%, a w porównaniu z lipcem r. ub. (14.472.240) zmniejszył się o 6,1%.

Zwiększenie się ruchu pasażerskiego w lipcu w porównaniu z czerwcem spowodowane zostało masowym wyjazdem na letnie wywczasy, do zdrojowisk i uzdrowisk oraz na wycieczki organizowane w celach turystycznych.

W związku z akcją oszczędnościową przeprowadzone zostały od 15 lipca znaczne redukcje pociągów pasażerskich, wskutek czego zwiększyło się znacznie zaludnienie pozostałych pociągów.

Regularność ruchu pasażerskiego w mies lipcu wynosiła 95%.

Przewóz towarów w lipcu r. b. przy 27 dniach roboczych wynosił, oprócz kolejowych gospodarczych, 5.403.488 tonn, czyli w porównaniu z czerwcem r. b. (24 dni robocze — 5.071.379 tonn) zwiększył się o 6,5%. W porównaniu zaś z lipcem r. ub. (27 dni roboczych — 5.893.378 tonn) zmniejszył się o 9,1%.

Naładowano w lipcu r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 393.638 wagonów 15-to tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 50.406 wagonów z ładunkami przeznaczonemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę w tranzycie, czyli razem przewieziono 444.044 wagony ładowne (włączając w to przesyłki gospodarcze kolejowe).

W porównaniu z czerwcem r. b. (405030 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zwiększyła się o 9,6% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach P. K. P. i w. m. Gdańska (357.270) o 10,2%. Zwiększenie to spowodowane zostało głównie większą liczbą dni roboczych w lipcu (27) niż w czerwcu (24).

Natomiast w porównaniu z lipcem r. ub. (471.913 wagonów) ogólna praca zmniejszyła się w r. b. o 5,9%, a naładunek (417.725 wag.) o 7%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. W lipcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Lipiec 27 dni roboczych	W lipcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	169.942	145.680	+ 16,7%	162.234	+ 4,8%
Drzewa	29.233	31.080	— 5,9%	38.037	— 23,2%
Nawozów sztucznych . .	5.084	2.520	+101,7%	7.471	— 32,0%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	10.075	11.070	— 9,0%	16.430	— 38,7%
Rolniczych i aprowizacji .	26.505	26.040	+ 1,8%	30.163	— 12,1%
Pozostałych ładunków . .	152.799	140.880	+ 8,5%	163.390	— 6,3%
Razem	393.638	357.270	+ 10,2%	417.725	— 7,0%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	12.152	10.920	+ 11,3%	15.500	— 21,6%
Tranzytem przez Polskę .	38.254	36.840	+ 3,8%	38.688	— 1,1%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	444.044	405.030	+ 9,6%	471.913	— 5,9%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższego zestawienia tylko naładunek drzewa i materjałów budowlanych wykazuje w lipcu spadek w stosunku do czerwca, wszystkie zaś inne pozycje wykazują wzrost.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. W lipcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Lipiec 27 dni roboczych	W lipcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
Górnośląskie.	128.154	111.720	+ 14,7%	122.698	+ 4,4%
Dąbrowskie	31.434	24.990	+ 25,8%	30.473	+ 3,2%
Krakowskie	10.354	8.970	+ 15,4%	9.052	+ 14,4%
Razem	169.942	145.680	+ 16,7%	162.223	+ 4,8%

Zagłębia	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. W lipcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Lipiec 27 dni roboczych	W lipcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
Z tego naładowano na wywóz zagranicę:					
a) **przez:** Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	64.387	61.920	+ 4,0%	50.747	+ 26,9%
b) **do:** Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	13.392	11.700	+ 14,5%	15.810	— 15,3%
Rumunji	248	180	+ 37,8%	403	— 38,5%
Niemiec, Prus Wschodnich	6.107	6.450	— 5,3%	7.595	— 19,6%
Rosji i Łotwy	682	120	+ 468,3%	124	+ 450,0%
Razem	84.816	80.370	+ 5,5%	74.679	+ 13,6%

Naładowano węgla w lipcu więcej niż w czerwcu zgórą o 24.000 wagonów (+ 16,7%), przyczem na eksport więcej prawie o 4½ tysiąca wagonów (+ 5,5%). Eksport węgla do Niemiec zmniejszył się o 300 wag. (5,3%), podczas gdy do innych państw wzrósł w większym lub mniejszym stopniu.

Norma naładowania węgla w dniu roboczym wynosiła w lipcu r. b. 8.100 wagonów 15-to-tonnowych dla wszystkich zagłębi, przeciętnie zaś naładunek węgla w dniu roboczym wynosił 6.294 wagonów, czyli mniej od normy o 1.806 wag., co stanowi 22,3%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

w zagłębiu Górnośląskiem przy normie wag. ładowano 4.746 wagonów, t. j. mniej od normy o 20,3%;

w zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.596 wagonów ładowano 1.164 wag., t. j. mniej od normy o 27%;

w zagłębiu Krakowskiem przy normie 547 wag. ładowano 384 wag., t. j. mniej od normy o 29,8%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w lipcu r. b. jak następuje:

Porty	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. W lipcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Lipiec 27 dni roboczych	W lipcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
a) w wagonach 15-tonnowych					
Gdańsk	37.792	36.167	+ 4,5%	32.322	+ 16,9%
Gdynia	27.908	23.651	+ 18,0%	19.365	+ 44,1%
Tczew	—	—	—	53	— 100,0%
Razem	65.700	59.818	+ 9,8%	51.740	+ 27,0%
b) w tonnach					
Gdańsk	556.887	542.515	+ 4,5%	484.833	+ 16,9%
Gdynia	418.624	354.761	+ 18,0%	290.482	+ 44,1%
Tczew	—	—	—	795	— 100,0%
Razem	975.511	897.276	+ 9,8%	776.110	+ 27,0%

Cyfra przeładunku węgla na statki w Gdańsku i Gdyni w mies. lipcu (975.511 tonn) jest najwyższą z osiągniętych dotąd. Przeładowano więcej niż w czerwcu o 78 tysięcy tonn (+ 9,8%) z czego na Gdynię przypada 64 tysiące (więcej o 18%), a na Gdańsk 12.000 (więcej o 4,5%). W stosunku do wyznaczonego na lipiec kontyngentu (740.000 tonn) przeładowano więcej o 235.511 tonn, czyli o 31,0%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w lipcu jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. W lipcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Lipiec 27 dni roboczych	W lipcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	556.887	542.515	+ 2,6%	484.833	+ 14,9%
Zboże	2.829	2.587	+ 9,4%	18.246	— 84,5%
Cukier	45	1.748	— 97,4%	4.555	— 99,0%
Drzewo	130.824	137.775	— 5,0%	102.377	+ 27,8%
Cement	3.380	2.702	+ 12,5%	5.462	— 38,1%
Żelazo	2.170	2.505	— 13,4%	3,784	+ 42,7%
Produkty naftowe	5.764	4.830	+ 19,3%	5.374	+ 7,3%
Inne ładunki	21.224	19.690	+ 7,8%	14.330	+ 48,1%
Razem	723.123	714.352	+ 1,2%	638.961	+ 13,2%
Przywóz					
Ruda żelazna	70.474	37.553	+ 87,7%	72.684	— 3,0%
Złom	110	257	— 57,2%	3.451	— 96,8%
Żelazo	195	410	— 52,4%	60	+225,0%
Zboże	—	588	—100,0%	—	—
Nawozy sztuczne	5.033	9.966	— 49,5%	12.879	— 60,9%
Inne ładunki	7.918	9.619	— 17,7%	19.190	— 58,7%
Razem	83.730	58.393	+ 43,4%	108.264	— 22,7%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Lipiec 27 dni roboczych	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. W lipcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Lipiec 27 dni roboczych	W lipcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	418.624	354.761	+ 18,0%	290.482	+ 44,1%
Cukier	—	495	— 100,0%	2,180	— 100,0%
Drzewo	3.150	4.860	— 35,2%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	24.579	18.487	+ 33,0%	3.244	+ 657,7%
Razem	446.353	378.603	+ 17,9%	295.906	+ 50,8%
Przywóz					
Ruda	2,920	—	+ 100,0%	9.230	— 68,4%
Złom	34.500	27.985	+ 23,3%	21.873	+ 57,7%
Ryż	6.090	6.580	— 7,4%	5.220	+ 16,7%
Nawozy sztuczne	13.897	5.065	+ 174,4%	25.464	— 45,4%
Inne ładunki	3.760	2.100	+ 79,0%	3.360	+ 11,9%
Razem	61.167	41.730	+ 46,6%	65.147	— 6,1%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w lipcu w porównaniu z czerwcem o 76.521 tonn, co stanowi 7%. Głównie zwiększył się wywóz węgla (o 78.235 tonn + 8,1%), a w mniejszym stopniu zboża, cementu i prduktów naftowych.

Przywóz zwiększył się o 44.774 tonny (44,7%), przyczem wzrost dotyczy rudy, złomu i nawozów sztucznych.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się w lipcu jak następuje:

(w wagonach 15-to tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1 9 3 1 r.			1930 r.	W lipcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lipca 1930 r.
	Lipiec 27 dni roboczych	Czerwiec 24 dni roboczych	W lipcu więcej + lub mniej — w procentach	Lipiec 27 dni roboczych	
W y w ó z:					
Zboże	381	971	— 60,8%	2.682	— 85,8%
Mąka	195	94	+107,4%	110	+ 77,3%
Węgiel	76.270	70.605	+ 8,0%	67.727	+ 12,6%
Drzewo	14.362	13.456	+ 6,7%	20.665	— 30,5%
Bawełna	125	113	+ 10,6%	138	— 9,4%
Materjały budowlane	787	740	+ 6,4%	1.189	— 33,8%
Produkcja przemysłowa	7.223	7.232	— 0,1%	6.990	+ 3,3%
Cukier	9	173	— 94,8%	482	— 98,1%
Pozostała aprowizacja	3.354	3.435	— 2,4%	3.404	— 1,5%
Inne ładunki	4.381	3.983	+ 10,0%	3.896	+ 12,4%
Razem	107.087	100.802	+ 6,2%	107.283	— 0,2%
P r z y w ó z:					
Zboże	7	75	— 90,7%	252	— 97,2%
Mąka	7	5	+ 40,0%	4	+ 75,0%
Węgiel	644	378	+ 70,4%	402	+ 60,2%
Drzewo	65	56	+ 16,1%	170	— 61,8%
Bawełna	592	789	— 25,0%	726	— 18,5%
Materjały budowlane	1.239	1.137	+ 9,0%	1.226	+ 1,1%
Produkcja przemysłowa	7.621	7.285	+ 4,6%	8.259	— 7,7%
Ruda żelazna	5.158	2.636	+ 95,7%	4.696	+ 9,8%
Pozostała aprowizacja	1.632	1.753	— 6,9%	2.253	— 27,6%
Inne ładunki	3.911	3.834	+ 2,0%	6.451	— 39,4%
Razem	20.876	17.948	+ 16,3%	24.439	— 17,1%

Ogólny wywóz zwiększył się o 6.285 wagonów (6,2%) przywóz zaś o 2.928 wagonów (16,3%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 lipca r. b. wynosił: Parowozów 5.390, czyli w porównaniu z ilostanem na 1/VII r. ub. (5.335) więcej o 1,03%. W naprawie było parowozów 14,3%, t. j. mniej, niż w tym samym miesiącu roku ubiegłego (16,76%) o 2,73%.

Wagonów osobowych było 12.088, czyli więcej niż w roku ubiegłym (10.295) o 17,4%. W naprawie było wagonów osobowych 8,17%, mniej niż w r. ub. (10,1%) o 1,93%.

Wagonów towarowych było 156.207, w porównaniu z rokiem ubiegłym (150.210) więcej o 4%. W naprawie było wagonów towarowych 3,71%, mniej niż w r. ub. (4,45% o 0,74%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w lipcu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	6
wagonów osobowych	10
„ towarowych	300

Na 1 sierpnia r. b. odstawiono do rezerwy z powodu zmniejszenia ruchu towarowego:

krytych	24.563
węglarek	21.667
platform	6.017
razem	52.247 wag.

Przebieg pociągów w lipcu wynosił:

w ruchu osobowym	5.917.944	poc. km.
„ towarowym	4.434.307	„ „
Razem	10.352.251	poc. km.

W porównaniu z czerwcem r. b. (10.092.774) ogólny przebieg pociągów wzrósł w lipcu o 2,5% a w porównaniu z lipcem r. ubiegł. (10.471.327) zmniejszył się o 1,1%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się jak następuje:

W zakresie taryf osbowych i bagażowych z kolejami zagranicznemi należy zanotować obok licznych drobnych zmian wprowadzenie z dniem 15 lipca dodatku II do zeszytu 3A i 20 taryfy niemiecko-czeskosłowackiej.

W taryfach towarowych z kolejami zagranicznemi nastąpiły nowe publikacje i liczne uzupełnienia. Wprowadzono w życie taryfę plsko-czeskosłowackiego związku dunajowego z dniem 15 lipca. Taryfa dotyczy relacyj pomiędzy stacjami P. K. P. i portami na Dunaju przez czeskosłowackie stacje przeładunkowe w Komarno i Bratislava. Część I dotyczy przewozu koleją, część II przewozu Dunajem; taryfa obejmuje również węgiel. Taryfa polsko-czeskosłowacka doznała zmian i uzupełnień w zakresie zniżek dla blachy, rur i rudy, w szczególności od portów polskich, oraz zniżki na przewóz koksiku.

Z dniem I.VII wprowadzono w życie nową taryfę węglową polsko-węgierską. Z dniem 15.VII weszła w życie nowa taryfa tranzytowa austro-rumuńska Część II, zaś z dniem 1 lipca nowa taryfa węglowa polsko-rumuńska i nowa taryfa towarowa niemiecko-rumuńska (Cz. I i II).

Do polsko-niemieckiej taryfy ukazały się dodatki II do Części I i Części II—I i Dodatek I do Części II zeszyt 2 oraz Dodatek III do przepisów kierunkowych.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w lipcu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych		29.048.652	zł.
b) „	bagażu i przesyłek ekspresowych	1.359.161	„
c) „	towarów	73.680.041	„
d) uboczne		1.249.650	„
	Razem:	105.337.504	zł.

W porównaniu z czerwcem r. b. (101.022.115 zł.) wpływy w lipcu zwiększyły się o 4,2% a w porównaniu z lipcem r. ub. (121.524.572 zł.) zmniejszyły się o 13,3%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 57248. 10.X.31. 8.000.